ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 49.520/4
DU 11 MAI 2011

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 12 avril 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « désignant l'autorité de sécurité ferroviaire », a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

*
* *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

1. L'article 16, paragraphe 1er, de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (ci-après la directive 2004/49/CE), dispose comme suit :

« Article 16

Tâches

1. Chaque État membre établit une autorité de sécurité. Cette autorité peut être le ministère chargé des questions de transports ; dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, elle doit être indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

… ».

La Belgique a transposé cette disposition de la directive 2004/49/CE par les articles 10 et 11 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et par l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création d'une autorité nationale de sécurité ferroviaire.

Le 27 janvier 2011, la Commission européenne a adressé à la Belgique un avis motivé au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne « en raison des dispositions relatives à l'indépendance par rapport à toute entreprise ferroviaire de l'autorité de sécurité ferroviaire et de l'organisme d'enquête sur les accidents, prescrites par la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ».

Concernant l'indépendance de l'autorité nationale de sécurité ferroviaire, l'avis motivé relève ce qui suit :

> « La Commission estime que la possibilité pour le personnel et la direction de l'autorité de sécurité ainsi que pour l'autorité dont elle dépend, de réintégrer la SNCB n'assure pas l'indépendance à l'égard des entreprises ferroviaires, requise par l'article 16 § 1 de la directive 2004/49/CE ».

La Commission admet cependant que l'adoption du projet de loi insérant un paragraphe 2 dans l'article 11 de la loi du 19 décembre 2006, précitée [1], ainsi que de l'arrêté royal qui y est lié,

> « permettra au Royaume de Belgique de satisfaire dans les dix-huit mois au grief de la Commission relatif à l'indépendance de la direction de l'autorité de sécurité ».

L'arrêté royal en projet abroge l'arrêté royal du 16 janvier 2007, précité, et crée une autorité de sécurité ferroviaire dont les dirigeants sont placés sous l'autorité directe du Ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions.[2] Le projet satisfait ainsi à l'exigence selon laquelle l'autorité hiérarchique sur les dirigeants de l'autorité de sécurité doit être exercée par une personne dépourvue de tout lien de dépendance vis-à-vis des organismes ferroviaires.

Pour rencontrer pleinement les griefs formulés dans l'avis motivé de la Commission, le projet doit toutefois encore être réexaminé sur trois points. Il est renvoyé à la deuxième observation sous l'article 3, à la première observation relative à l'article 13, et l' observation faite à l'article 14, ci-après [3].

---

[1] Cette disposition a été insérée par l'article 105 de la loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses (I).

[2] Voir l'article 3, alinéa 3, du projet.

[3] Voir aussi, en ce qui concerne la nécessité d'abroger l'article 11, § 1er, alinéa 5, de la loi du 19 décembre 2006, précitée, la première observation relative à l'article 14, ci-après.

2. Le projet doit être complété sur une série d'autres points essentiels sur lesquels l'attention du délégué du ministre a été attirée. Il s'agit notamment de la question de savoir sous quelle forme juridique des membres du personnel du SPF Mobilité et Transports seront mis à la disposition de l'autorité de sécurité et sous quelle autorité hiérarchique ces membres du personnel seront placés pendant la durée de cette mise à disposition. Les réponses apportées à ces questions par le délégué du ministre sont imprécises et incomplètes. Elles se limitent pour l'essentiel à annoncer que le projet sera complété, sans préciser en quoi consisteront exactement les modifications envisagées. À défaut d'informations plus précises, la section de législation limite son examen aux observations ci-après.

Formalités préalables

1. Un protocole de la négociation syndicale menée le 29 avril 2011 au sein du comité de secteur VI a été transmis par le délégué du ministre. Il y manque les signatures. Les auteurs du projet veilleront à ce que la formalité de la négociation syndicale soit menée à son terme par l'établissement d'un protocole dûment signé.

2. Il ressort de l'article 10 de la loi du 19 décembre 2006, précitée, que l'autorité de sécurité est créée « au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports ». L'avis du comité de direction du SPF Mobilité et Transports doit dès lors être recueilli [4].

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1er

À l'alinéa 1er, il convient de viser les 10 et 11, § 2, alinéa 2, de la loi du 19 décembre 2006, précitée, qui constituent la base légale de l'arrêté en projet.

[4] Voir l'article 6, § 1er, alinéa 3, de l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut des agents de l'État ; voir aussi le préambule de l'arrêté royal du 16 janvier 2007, précité.

Alinéa 7 nouveau

Il convient de viser, dans un alinéa 7 nouveau, l'avis du comité de direction du SPF Mobilité et Transports.

Alinéa 8 nouveau

La formalité de l'association des gouvernements de régions, prescrite par l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, sera visée dans un alinéa 8 nouveau [5].

Dispositif

Article 1er

La directive 2004/49/CE mentionnée à l'article 1er doit être citée avec son intitulé exact. Après les mots « ainsi que la Directive 2001/14/CE », les mots « du Conseil » seront dès lors omis.

Article 2

Au 1°, la répétition de « la loi du » sera omise.

Article 3

1. En disposant que les membres de la direction sont soumis à l'autorité directe du Ministre, l'article 3 satisfait au reproche formulé dans l'avis motivé du 27 janvier 2011 en ce qui concerne l'indépendance de l'autorité hiérarchique dont dépend la direction de l'autorité de sécurité.

2. Dans l'avis motivé précité, la Commission européenne relève toutefois que l'indépendance d'un tel organisme exige aussi que ses dirigeants « ne puissent pas durant un certain nombre d'années accepter une position de cadre supérieur au sein de la holding ou une

[5] *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », formule F 3-4-6.

entreprise contrôlée par cette dernière lorsqu'ils quittent l'entité en charge des fonctions essentielles ».

L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que cette exigence de la Commission européenne nécessitera l'intervention du législateur, s'agissant d'une interdiction professionnelle appelée à sortir ses effets après la fin du mandat des enquêteurs au sein des organismes d'enquête.

3. La rédaction de l'article 3 sera améliorée en s'inspirant des articles 1er et 2 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007, précité, que le projet vise à abroger.

Article 6

Il est inutile de rappeler que le serment doit être prêté « dans les termes fixés par l'article 2 du décret du 20 juillet 1831 » [6].

Article 9

À l'alinéa 2, au lieu d'écrire « conformément à l'article 5 », il convient d'écrire « conformément à l'article 4 ».

Article 12

Il convient de préciser quelle échelle de traitement sera applicable.

Article 13

1. Il ressort de l'avis motivé de la Commission que l'indépendance doit également être assurée dans le chef des membres du personnel de l'autorité de sécurité. Cette indépendance ne sera pas assurée si les membres du personnel se trouvent sous l'autorité d'une personne ayant elle-même un quelconque lien de dépendance avec l'un des organismes visés à l'article 16, paragraphe 1er, de la directive 2004/49/CE.

[6] *Ibid.*, recommandation n° 80.

Il convient dès lors de préciser dans l'article 13 du projet quelle est l'autorité dont relèvent les membres du personnel du SPF Mobilité et Transport pendant la durée de leur mise à disposition de l'autorité de sécurité. Cette autorité devra être pleinement indépendante par rapport aux organismes visés à l'article 16, paragraphe 1er, de la directive 2004/49/CE.

Cette observation vaut également pour les membres du personnel visés à l'article 14 du projet.

2. L'article 13 sera également précisé quant aux modalités juridiques de la mise à disposition du personnel, notamment en ce qui concerne la question de savoir s'il s'agit d'une mise à disposition sur une base volontaire, et en ce qui concerne l'incidence de la mise à disposition sur l'évolution de la carrière de ces agents.

Article 14

L'article 14 du projet, en tant qu'il permet encore « dix-huit mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté » d'effectuer de nouveaux transferts des membres du groupe SNCB vers l'autorité de sécurité et en tant qu'il maintient pour ces mêmes membres même après la période de dix-huit mois la possibilité de conserver un lien contractuel ou statutaire avec le groupe SNCB, ne semble pas répondre au grief formulé par la Commission européenne dans son avis motivé.

En tout état de cause, l'abrogation de l'article 11, § 1er, alinéa 5, de la loi du 19 décembre 2006, précitée, est nécessaire pour rendre le droit belge conforme aux exigences de la directive 2004/49/CE. Il serait en effet contraire au principe de la hiérarchie des normes qu'un arrêté royal supprime la faculté de réintégration garantie au personnel transféré par la disposition légale précitée.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE, L. DETROUX,	conseillers d'État,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par Mme W. VOGEL, premier auditeur.

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

C. GIGOT P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 49.520/4
VAN 11 MEI 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 11 mei 2011 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen", heeft het volgende advies gegeven:

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

*

* *

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

1. Artikel 16, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (hierna richtlijn 2004/49/EG genoemd), luidt als volgt:

“Artikel 16

Taken

1. Iedere lidstaat stelt een veiligheidsinstantie in. Deze kan het voor transport bevoegde ministerie zijn en is, wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, aanvrager of aanbestedende dienst.

…”

Die bepaling van richtlijn 2004/49/EG is door België omgezet bij de artikelen 10 en 11 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van

de spoorwegen en bij het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een nationale veiligheidsinstantie van de spoorwegen.

Op 27 januari 2011 heeft de Europese Commissie aan België een met redenen omkleed advies gericht krachtens artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie "en met name de bepalingen inzake de onafhankelijkheid van de overeenkomstige richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen opgerichte spoorwegveiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen van de spoorwegondernemingen".

In verband met de onafhankelijkheid van de nationale veiligheidsinstantie van de spoorwegen staat in het met redenen omkleed advies het volgende te lezen:

> "De Commissie is van oordeel dat de bij artikel 16, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG vereiste onafhankelijkheid ten opzichte van de spoorwegondernemingen hierdoor niet wordt gewaarborgd omdat de ambtenaren en de directie van de veiligheidsinstantie en de meerdere waarvan de veiligheidsinstantie afhangt, kunnen terugkeren naar de NMBS".

De Commissie stelt evenwel dat na de goedkeuring van het wetsontwerp waarbij in artikel 11 van de voornoemde wet van 19 december 2006 een paragraaf 2 wordt ingevoegd [1] en na de goedkeuring van het koninklijk besluit dat daarmee verband houdt,

> "het Koninkrijk België binnen de 18 maanden (zal) voldoen aan het bezwaar van de Commissie over de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie".

Bij het ontworpen koninklijk besluit wordt het voormelde koninklijk besluit van 16 januari 2007 opgeheven en wordt een veiligheidsinstantie van de spoorwegen opgericht waarvan de leiding onder het rechtstreekse gezag wordt geplaatst van de minister die bevoegd is voor het spoorwegvervoer [2]. Het ontwerp voldoet aldus aan de eis dat het hiërarchisch gezag over de leiding van de veiligheidsinstantie uitgeoefend moet worden door een persoon die geen enkele band van afhankelijkheid ten aanzien van de spoorweginstanties vertoont.

Teneinde de bezwaren vermeld in het met redenen omkleed advies van de Commissie volledig weg te nemen, dient het ontwerp evenwel op drie punten opnieuw onder de loep te worden genomen. Hierbij wordt verwezen naar de tweede opmerking over artikel 3,

---

[1] Deze bepaling is ingevoegd bij artikel 105 van de wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen (I).

[2] Zie artikel 3, derde lid, van het ontwerp.

naar de eerste opmerking over artikel 13 en naar de opmerking over artikel 14 die *infra* gemaakt worden [3].

2. Het ontwerp dient te worden aangevuld op een reeks andere essentiële punten waarop de gemachtigde van de minister opmerkzaam is gemaakt. Het gaat inzonderheid om de vraag in welke rechtsvorm de personeelsleden van de FOD Mobiliteit en Vervoer ter beschikking van de veiligheidsinstantie zullen worden gesteld en onder welk hiërarchisch gezag die personeelsleden gedurende die terbeschikkingstelling zullen staan. De antwoorden die de gemachtigde van de minister op deze vragen heeft gegeven, zijn onnauwkeurig en onvolledig. Ze beperken zich hoofdzakelijk ertoe aan te kondigen dat het ontwerp zal worden aangevuld, zonder aan te geven waarin de voorgenomen wijzigingen juist zullen bestaan. Bij gebrek aan nauwkeuriger inlichtingen beperkt de afdeling Wetgeving zich in het kader van haar onderzoek tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande vormvereisten

1. De gemachtigde van de minister heeft een protocol overgezonden betreffende de onderhandelingen die op 29 april 2011 met de vakbonden gevoerd zijn in sectorcomité VI. Op dat document komen geen handtekeningen voor. De stellers van het ontwerp dienen erop toe te zien dat het vormvereiste van de onderhandelingen met de vakbonden volledig vervuld wordt door een naar behoren ondertekend protocol op te stellen.

2. Uit artikel 10 van de voornoemde wet van 19 december 2006 volgt dat de veiligheidsinstantie “binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer” opgericht wordt. Bijgevolg dient het advies van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer te worden ingewonnen [4].

[3] Zie eveneens, in verband met het feit dat artikel 11, § 1, vijfde lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006 moet worden opgeheven, de eerste opmerking die *infra* over artikel 14 wordt gemaakt.

[4] Zie artikel 6, § 1, derde lid, van het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijkspersoneel; zie eveneens de aanhef van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

In het eerste lid behoort te worden verwezen naar de artikelen 10 en 11, § 2, tweede lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006, welke bepalingen de rechtsgrond van het ontworpen besluit vormen.

Zevende lid (nieuw)

In een nieuw zevende lid behoort te worden verwezen naar het advies van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Achtste lid (nieuw)

In een nieuw achtste lid dient te worden verwezen naar het vormvereiste van het erbij betrekken van de gewestregeringen, voorgeschreven bij artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen [5].

Dispositief

Artikel 1

Van richtlijn 2004/49/EG, die in artikel 1 vermeld wordt, moet het juiste opschrift geciteerd worden. In de Franse tekst dienen de woorden “du Conseil” na de woorden “ainsi que la directive 2001/14/CE” dan ook te vervallen.

[5] *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab Wetgevingstechniek, formule F 3-4-6.

Artikel 2

In de Franse tekst van onderdeel 1° dient de herhaling van “la loi du” te worden geschrapt.

Artikel 3

1. Artikel 3, waarin bepaald wordt dat de leden van de leiding onder het rechtstreekse gezag van de minister staan, komt tegemoet aan het verwijt dat de Europese Commissie in haar met redenen omkleed advies van 27 januari 2011 gemaakt heeft met betrekking tot de onafhankelijkheid van de hiërarchische overheid waaronder de leiding van de veiligheidsinstantie ressorteert.

2. In haar voornoemd met redenen omkleed advies heeft de Europese Commissie er evenwel op gewezen dat voor de onafhankelijkheid van zo een orgaan eveneens vereist is dat de leidinggevenden ervan “gedurende een bepaald aantal jaren na hun vertrek bij de met de essentiële functies belaste entiteit, niet in aanmerking komen voor een hogere kaderfunctie binnen een holding of een onderneming die daaronder ressorteert”.

De steller van het ontwerp wordt er opmerkzaam op gemaakt dat deze eis van de Europese Commissie een optreden van de wetgever zal vergen, aangezien het gaat om een beroepsverbod dat dient in te gaan na afloop van het mandaat van de onderzoekers binnen de onderzoeksorganen.

3. De redactie van artikel 3 dient te worden verbeterd naar het voorbeeld van de artikelen 1 en 2 van het voornoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007, dat bij het ontwerp opgeheven wordt.

Artikel 6

Het is niet nodig eraan te herinneren dat de eed moet worden afgelegd “in de termen bepaald bij artikel 2 van het decreet van 20 juli 1831” [6].

[6] *Ibid.*, aanbeveling nr. 80.

Artikel 9

In het tweede lid dient in plaats van “overeenkomstig artikel 5” “overeenkomstig artikel 4” te worden geschreven.

Artikel 12

Er behoort te worden aangegeven welke “weddeschaal” van toepassing zal zijn.

Artikel 13

1. Uit het met redenen omkleed advies van de Commissie volgt dat ook de onafhankelijkheid van de personeelsleden van de veiligheidsinstantie gewaarborgd dient te worden. Die onafhankelijkheid zal niet gewaarborgd zijn als de personeelsleden onder het gezag staan van een persoon die zelf enige band van afhankelijkheid bezit ten aanzien van een van de instanties waarvan sprake is in artikel 16, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG.

In artikel 13 van het ontwerp dient dan ook te worden aangegeven onder welke instantie de personeelsleden van de FOD Mobiliteit en Vervoer ressorteren gedurende de tijd dat ze ter beschikking van de veiligheidsinstantie zijn gesteld. Die instantie moet volkomen onafhankelijk zijn ten aanzien van de instanties waarvan sprake is in artikel 16, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG.

Deze opmerking geldt eveneens voor de personeelsleden vermeld in artikel 14 van het ontwerp.

2. In artikel 13 dienen eveneens de nadere juridische regels te worden gepreciseerd van het ter beschikking stellen van personeel, inzonderheid met betrekking tot de vraag of het gaat om een terbeschikkingstelling op vrijwillige basis en met betrekking tot de gevolgen van de terbeschikkingstelling op de ontwikkeling van de loopbaan van die personeelsleden.

Artikel 14

Voor zover artikel 14 van het ontwerp de mogelijkheid biedt om nog “achttien maanden na de inwerkingtreding van dit besluit” personeelsleden van de NMBS-groep over te plaatsen naar de veiligheidsinstantie en voor zover dat artikel voor diezelfde personeelsleden zelfs na de periode van achttien maanden de mogelijkheid handhaaft om een contractuele of statutaire band met de NMBS-groep te bewaren, lijkt dat artikel niet tegemoet te komen aan het bezwaar dat de Europese Commissie in haar met redenen omkleed advies heeft gemaakt.

Artikel 11, § 1, vijfde lid, van de voornoemde wet van 19 december 2006 behoort hoe dan ook te worden opgeheven om het Belgische recht in overeenstemming te brengen met de vereisten van richtlijn 2004/49/EG. Het opheffen, bij een koninklijk besluit, van de mogelijkheid om terug te keren die de voormelde wetsbepaling aan het overgeplaatste personeel biedt, zou immers strijdig zijn met het beginsel van de hiërarchie der normen.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
	L. DETROUX,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. W. VOGEL, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

C. GIGOT P. LIÉNARDY